

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część L. — Wydana i rozesłana dnia 13 grudnia 1881.

133.

Dokument koncesyi z dnia 2 listopada 1881,

na kolej żelazną parową z Poczeradu do Wrskman.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górzno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Marchrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Marek Stein i Adolf Löw podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) w Poczeradzie do Wrskman dla połączenia jej z koleją uściecko-cieplicką, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonarzom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) na Habran, Małe Brzezno i Struczyce do Wrskman dla połączenia jej z koleją uściecko-cieplicką.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacji z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości móc ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny. Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć mają koncesjonariusze kaucję w sumie trzy tysiące (3.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesji, do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy będą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sadów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncessionariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcji dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te cieżą na koncessionariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolei koncessjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncessionariusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad uwzględniać wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

Nadaje się koncessionariuszom prawo utworzenia za osobнем zezwoleniem Rządu Spółki akcyjnej, albo przelania praw i obowiązków z koncesji niniejszej wynikających na Spółkę akcyjną już istniejącą.

Utworzyć się mająca Spółka akcyjna wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncessionariuszów.

Statut Spółki, jakoteż formularze na akcje i obligacje z prawem pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Obligacje z prawem pierwszeństwa, które nie mają przewyższać połowy całego kapitału zakładowego imennego, nie mogą być wypuszczone dopóty, dopóki z wykazów, które Rząd ma zbadać, nie okaże się, że dochody czyste kolei rzeczywiście osiągnięte i za zapewnione uważa się mogące, wystarczą na ichoprocentowanie i umorzenie.

§. 8.

Koncesja nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §ie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną a mianowicie wstrzaśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej ukoncessjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesjonariuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postapi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesjonariuszów administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, która odbierać będą w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednarozowo sumę, odpowiadającą policalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat półrocznych, które od chwili odkupu kolej wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Sumę kapitału zakładowego imiennego poddać należy zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stad poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolej, którą nabędzie, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów.

§. 10.

Gdy koncesja utraci moc swoje i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej ukoncessjonowanej, i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów (§. 9).

Tak wtedy, gdy koncesja moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 9) zatrzymają koncesjonariusze na własność utworzony z własnych dochodów

przedsiębiorstwa, fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 11.

Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do oglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji działającej jako dyrekcja przedsiębiorstwa kolei żelaznej, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom albo publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszym ustanowiony, koncesjonariusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się koncesjonariuszów od opartego na § 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 12.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesji lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej, i nadając koncesjonariuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ścisłe i troskliwie czuwaly.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównym i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia drugiego miesiąca listopada, w roku zbawienia tysiąc osiemset osmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

134.

Dokument koncesyi z dnia 7 listopada 1881,

na kolej miejscową z Brandysu nad Łabą na Czelakowice do Mochowa.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górzno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Marmagrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka austriacka kolei miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolejki miejskiej z Czelakowic z jednej strony do Brandysu nad Łabą, z drugiej strony do Mochowa, przeto ze względu na ogólną pozytyczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyę niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na kolejki żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce austriackiej kolejki miejskiej w Pradze prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolejki żelaznej parowej, która wybudowana będzie jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacji kolejki północno-zachodniej austriackiej z jednej strony do Brandysu nad Łabą, z drugiej do Mochowa.

§. 6.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolejki aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacyj z prawem pierwzeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj z prawem pierwzeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości móc ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka austriacka kolej miejscowych obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją jak można najprędzej i najpóźniej w przeciagu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracji państwa odpowiednią kaucję w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich oznów, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolej ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

Fundusze, potrzebne do wybudowania kolejowej w §. 1 wzmiarkowanej, zebrane być mają przedewszystkiem przez wypuszczenie w obieg akcji Spółki austriackiej kolej miejscowych. Upoważnia się jednak Spółkę do wypuszczenia w obieg po dokonaniu budowy i urządzenia kolej obligacyj z prawem pierwszeństwa aż do połowy kapitału zakładowego imiennego, których formularze winny być przez Rząd zatwierdzone.

Obligacje z prawem pierwszeństwa, jeżeli będą wypuszczone w obieg, umorzone być mają w obrębie okresu koncesyjnego i pierwej niż akcje.

§. 6.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyjach na kolej żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane będą mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolej żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należnych przepisów ruchu, które wyda ministerstwo handlu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone będą muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na uprzew. kolej północno-zachodniej austriackiej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko, gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także, gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów

cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcji dla oddziałów kolej polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbę w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej koncesjonowanej, jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami, decydowanie zaś w tej mierze należy do ministerstwa handlu.

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swojej.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzedzonego czasu, gdy określone w §sie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od stava i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciagu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczonej sposobie postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracyja państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, równającą się powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą Spółka odbierać będzie w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę,

odpowiedającą policalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od stawki wymierzonej, wartości kapitałowej rat półrocznych, które od chwili odkupu kolei wy-padałyby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Kapitał zakładowy imienny ustanawia się w sumie czterysta tysięcy (400.000) złotych waluty austriackiej.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wy-płatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei obecnie koncesjonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy ma-teriałów.

§. 10.

Gdy koncesya utraci moc swojego i od tego dnia, w którym to nastąpi, wcho-dzi państwo za wyplatą należycieści w gotówce w §. 9 ustanowionej, bez dalszego wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyono-wanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależycieści, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów (§. 8).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 8), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsię-biorstwa fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależycieści kolejowej.

§. 11.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzać, aby wadliwościami w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo używać komisarza swego przy Spółce austriackiej kolei miejscowościowej ustanowionej do wglądzania w zarząd.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszym ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się Spółkę od przepisanego w § 89 regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania nadatku z powodu dozoru policyjnego i akecyzowego i od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie lokali urzędowych.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrze-żenia, ponawało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesji lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowia-dającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia siódmego miesiąca listopada, w roku zbawienia tysiąc ośmuset ośmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

135.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 22 listopada 1881,

tyczące się przyłączenia gminy Detmarowice-Kąkolna do okręgu Sądu powiatowego frysztackiego w Śląsku.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę Detmarowice-Kąkolna od okręgu Sądu powiatowego bogumińskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego frysztackiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 czerwca 1882.

Prażák r. w.

136.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 3 grudnia 1881,

tyczące się przyłączenia gminy Oleśnicy do okręgu Sądu powiatowego niemiecko-brodzkiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę Oleśnicę od okręgu Sądu powiatowego habrskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego niemiecko-brodzkiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 czerwca 1881.

Prażák r. w.

137.

**Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia
3 grudnia 1881,**

tyczące się przyłączenia gmin Kninie, Tynisztje i Tuchorzyny do okręgu Sądu powiatowego uścieckiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminy Kninice, Tynisztje i Tuchorzyny od okręgu Sądu delegowanego miejsko-powiatowego litomierzyckiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego uścieckiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocą od dnia 1 czerwca 1882.

Prażák r. w.

138.

Ustawa z dnia 12 grudnia 1881,

o wyznaczeniu dotacji w sumie 50.000 zł. na uśmierzenie niedoli osób poszkodowanych skutkiem pożaru teatru wiedeńskiego Ringtheater.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd do użycia sumy 50.000 zł. na uśmierzenie niedoli osób, klęską pożaru teatru wiedeńskiego Ringtheater dotkniętych i ich osieroconych rodzin, jakoteż członków tego teatru, którzy popadli w przykro położenie. Kwoty, na rachunek tej dotacji wypłacone, zapisać należy w zamknięciu rachunków 1881 roku w etacie ministerstwa spraw wewnętrznych (Roz. 7), jako nadzwyczajny wydatek administracyjny z prawem używania aż do końca marca 1882 (tytuł 4), pod osobnym paragrafem.

§. 2.

Dokumenty prawne, podania i protokoly, tyczące się rozdanych zapomog wolne są od stępeli i opłat.

§. 3.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocą od dnia ogłoszenia, porucza się Ministrom spraw wewnętrznych i skarbu.

Gödöllö, dnia 12 grudnia 1881.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu I. Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1882 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, russkim, sloweńskim, iliryjsko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1882 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.

Cena roczników 1864 do 1881 włącznie, ale tylko dla tych, którzy zechę nabycie wszystkie, wynosi 36 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

Rocznik 1851 za 1 zł. 30 c.

" 1852	" 2	" 60	"
" 1856	" 2	" 45	"
" 1857	" 2	" 85	"
" 1861	" 1	" 50	"
" 1862	" 1	" 40	"
" 1863	" 1	" 40	"
" 1864	" 1	" 40	"
" 1865	" 2	" —	"
" 1866	" 2	" 20	"
" 1867	" 2	" —	"
" 1868	" 2	" 20	"
" 1869	" 3	" 20	"

Rocznik 1870 za 1 zł. 50 c.

" 1871	" 2	" 40	"
" 1872	" 3	" 40	"
" 1873	" 3	" 50	"
" 1874	" 2	" 50	"
" 1875	" 2	" 20	"
" 1876	" 1	" 80	"
" 1877	" 1	" 30	"
" 1878	" 2	" 50	"
" 1879	" 2	" 50	"
" 1880	" 2	" 50	"
" 1881	" 2	" 50	"

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1881 włącznie, dostać można po tych samych cenach co wydanie niemieckie.

NB. Posłyki Dziennika ustaw państwa, które zginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

Po upływie tego terminu reklamujący zapłacić winni należytosć handlową ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.).

Po tej samej cenie dostać można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.